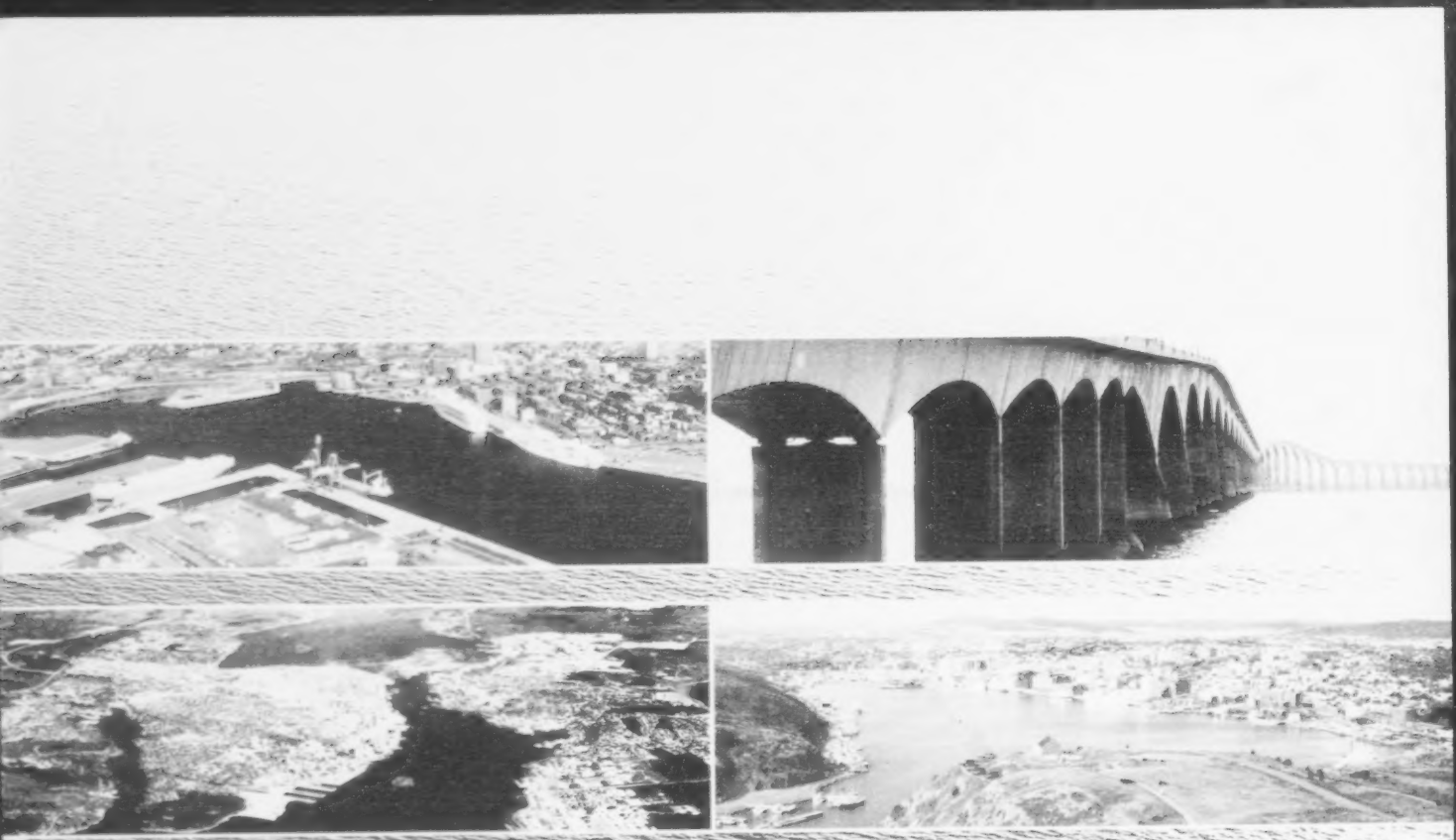


ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Annual Report 2003

Canada

Table of Contents

Letter from the Chairman and CEO 1
Board of Directors and Management 2
Mandate, Mission and Vision 3
2003 The Year in Review 4
Pilots and Pilotage Areas 7
Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues 8
Pilotage Area Assignments 9
Financial and Statistical Comparative Data 10
Management's Responsibility for Financial Reporting 11
Auditor's Report 12
Financial Statements 13

Corporate Governance

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Through this review the Authority's Board of Directors has built an effective process and structure for overseeing the direction and management of the corporation so that it effectively fulfills its mandate. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented.

The *Canada Marine Act* allowed for the implementation of a part-time chair and full time chief executive officer. The CEO is accountable to the Board of Directors and through his role ensures that the necessary consistency, expertise and daily administration tasks are fulfilled. Such direction is consistent with corporate governance.

The present Board structure of having a chair, two pilots, two shipping industry representatives and two public sector representatives ensures an excellent cross section of knowledge, shipping perspective and business acumen. The Board of an Authority is accountable to the Minister of Transport for its decisions. The members are appointed by the Governor in Council and are accountable to the Government of Canada and public at large. Prior to the appointment of the two shipping representatives, names are solicited from the Canadian Ship Owners Association and Shipping Federation of Canada and are subsequently given to the Minister of Transport for his consideration.

The Authority fully endorses the make-up of the Board, management and staff. By having such an effective system in place, it believes that it is fulfilling its mandate, as well as meeting the requirements of good corporate governance.

Corporate Headquarters

Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, NS B3J 3K1 Canada

tel 902.426.2550
fax 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

104-04793/

Letter from the Chair and CEO

The Honourable Tony Valeri, P.C., M.P.
Minister of Transport
29th Floor, Tower "C"
Place de Ville
Ottawa, Ontario, K1A 0N5

Dear Sir:

Pursuant to section 150 of the *Financial Administration Act*, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year 2003.

The Atlantic Pilotage Authority continues to meet its mandate of providing a safe and efficient pilotage service, while focusing on maintaining financial self-sufficiency. A primary objective is communicating with customers and endeavouring to meet their operational needs.

Pilotage service would not be possible without the use of pilot boats in the various locations throughout the Atlantic provinces. With the exception of Halifax, NS; Saint John, NB; and Placentia Bay, NL, these vital pilot boat services are carried out by private pilot boat contractors. The provision of a private pilot boat service in Placentia Bay is currently under review to determine its operational and financial viability.

The Authority continues to use the Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) to review proposed regulatory changes. The PRMM report on Compulsory Pilotage Tonnage Limitation was received by the Authority and regulatory amendments are in process. A second PRMM report on one of our compulsory pilotage areas is presently under review.

During 2003, the Authority's marine pilots safely and expeditiously handled 12,510 vessel assignments. The co-ordination and dispatch of pilots was achieved in an efficient and effective manner through the Authority's centralized dispatch office located in Halifax.

Along with overseeing the strategic direction of the Authority, its members continue to actively participate in establishing effective corporate governance practices and maintaining an active regime of financial management and control.

It is, once again, our pleasure to report that the Atlantic Pilotage continues to provide an exemplary service, in the safest and most economical manner, to the satisfaction of its users, and within the obligation of the *Pilotage Act*.

Respectfully submitted,

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Anne Soucie
Chair

Board of Directors

MS. ANNE SOUCIE
Chair
Edmundston, NB

MR. YVON DUFOUR
Shipping Industry Representative
Dartmouth, NS

CAPTAIN TOR BORDEVIK
Shipping Industry Representative
Saint John, NB

CAPTAIN DON DUFFY
Pilot Representative
Public Landing, NB

MR. GERARD FITZPATRICK, CA
Public Sector Representative
Charlottetown, PE

MS. DONNA PARDY
Public Sector Representative
Gambo, NL

CAPTAIN ALAN STOCKDALE
Pilot Representative
Halifax, NS

Executive Officers

Captain R.A. McGuinness
Chief Executive Officer

P.L. MacArthur, CMA
Chief Financial Officer

Captain P.T. Gates
Director of Operations

Management (from left to right)

P.L. MacArthur, CMA
Chief Financial Officer

Nancy Gordon
Administrative Manager

Captain P.T. Gates
Director of Operations

Captain R.A. McGuinness
Chief Executive Officer

Placentia Bay, Newfoundland and Labrador. *Placentia Bay is the major port in the Newfoundland oil industry. The two major facilities in the area are Newfoundland Transshipment Terminal (NTL) at Whiffen Head and the North Atlantic Refinery (NAR) at Come by Chance. NTL is a crude oil transfer and storage facility for the Hibernia and Terra Nova offshore oil fields. NAR produces top quality petroleum products which are exported to countries around the world, as well as Eastern North America. Captain Pat Careen is one of the area pilots who meets the ever changing conditions of Placentia Bay and ensures the ships move safely in and out of the area.*

Mandate, Mission & Vision Statement

Mandate

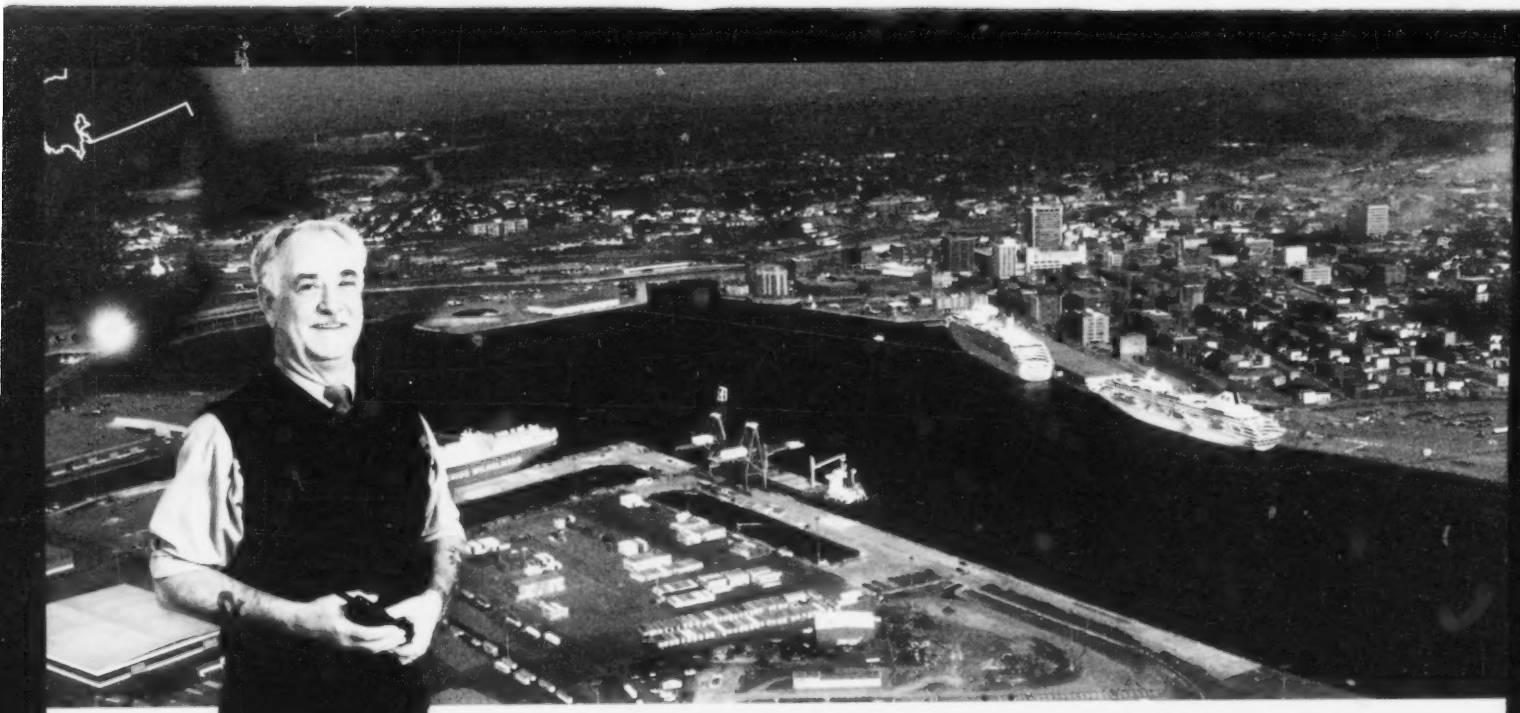
The mandate of the Atlantic Pilotage Authority is to establish, operate, maintain, and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic Region.

Mission

The Authority will accomplish this mandate by providing the necessary expertise and experience, associated with the appropriate technology, to meet the needs of the industry. The Authority is committed to maximizing the use of its resources/assets to meet the goals in a safe and environmentally responsible manner.

Vision

To continue to provide an effective pilotage service throughout the Atlantic Region. In doing so, the Authority would maximize opportunities and benefit the various ports/districts and surrounding communities.



Port of Saint John, New Brunswick. The Port of Saint John is one of the oldest ports on the Atlantic seaboard. It is located on the Bay of Fundy, which is famous for having the highest tides in the world. The port handles diverse cargo such as forest products and steel, container cargo, and bulk cargo such as petroleum, potash and salt. Saint John is also a popular cruise ship port of call. Captain James May provides his experience and expertise to pilot the ships in Saint John harbour, meeting the challenge of the enormous tidal range in the port.

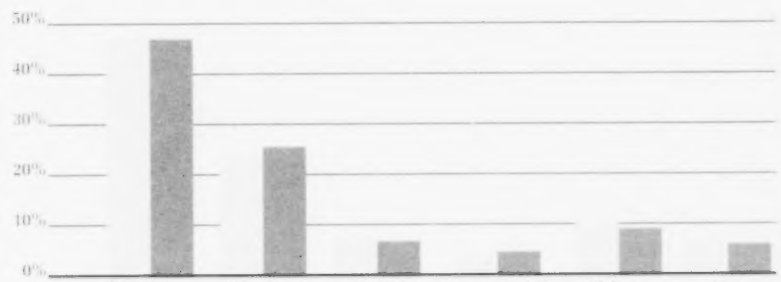
2003 The Year in Review

Overview

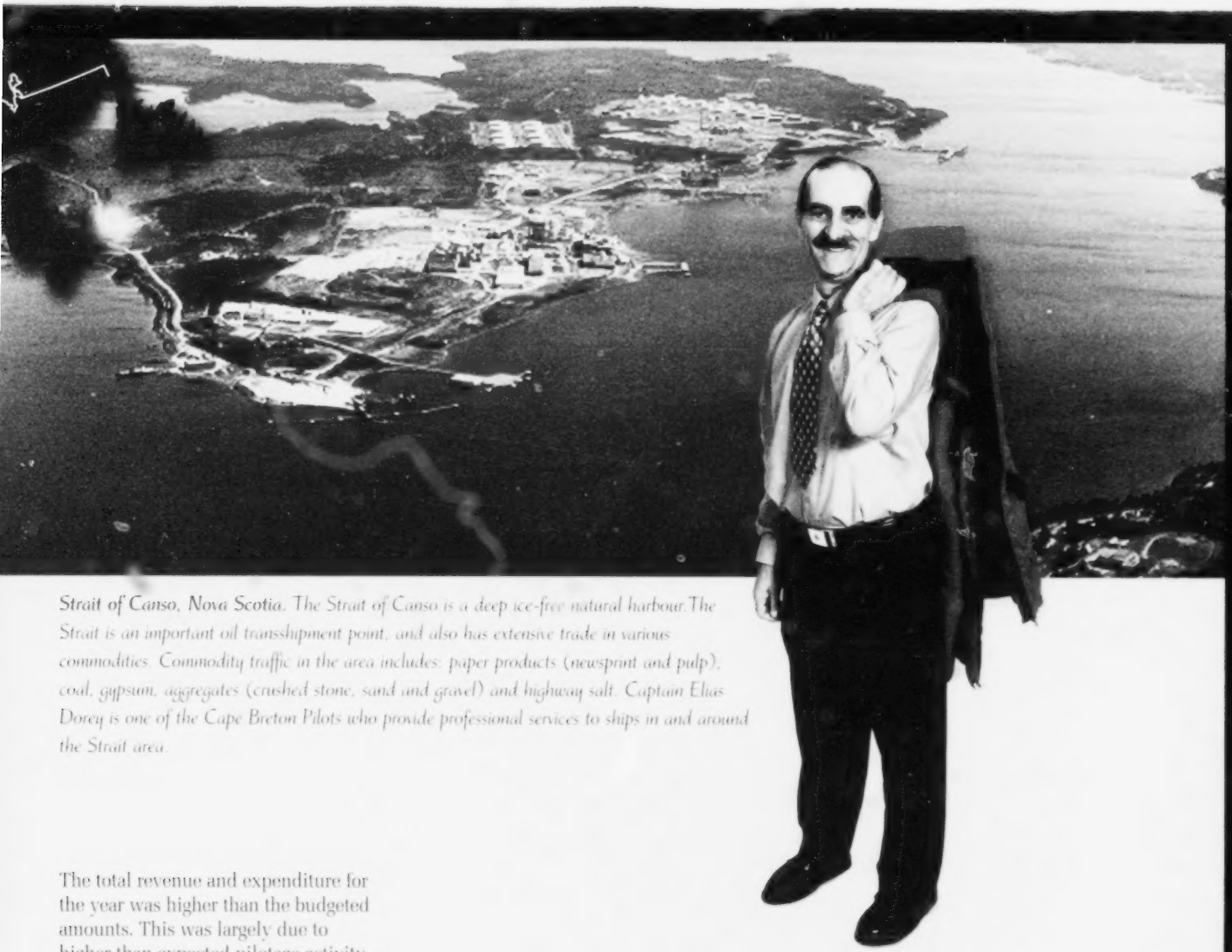
The Authority had an overall net income of 5.9% of total revenues for 2003. This was less than the budgeted rate of return of 7.1% of total revenues, but greater than the 2002 return.

Budgets are established during the development of the Authority's Corporate Plan, and are based on a forecast of vessel traffic for the year. Many of the expenditures are variable, and will increase or decrease as the actual vessel traffic varies from the forecast. The following chart indicates the distribution of budgeted expenses against the actual for 2003.

COMPARISON OF BUDGETED AND ACTUAL EXPENDITURES AS A PERCENTAGE OF REVENUE, 2003



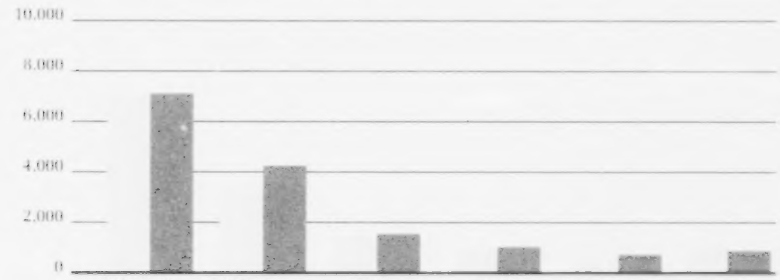
	Pilots' fees, salaries & benefits	Pilot boat operating costs	Staff salaries	Transportation and travel	Other expenses	Net income
Budget	47.8%	23.4%	7.2%	4.4%	10.1%	7.1%
Actual	47.2%	25.7%	6.9%	4.5%	9.8%	5.9%



Strait of Canso, Nova Scotia. *The Strait of Canso is a deep ice-free natural harbour. The Strait is an important oil transshipment point, and also has extensive trade in various commodities. Commodity traffic in the area includes: paper products (newsprint and pulp), coal, gypsum, aggregates (crushed stone, sand and gravel) and highway salt. Captain Elias Dorey is one of the Cape Breton Pilots who provide professional services to ships in and around the Strait area.*

The total revenue and expenditure for the year was higher than the budgeted amounts. This was largely due to higher than expected pilotage activity.

COMPARISON OF BUDGETED AND ACTUAL EXPENSES AND INCOME 2003, *in thousands of dollars*



	Pilots' fees, salaries & benefits	Pilot boat operating costs	Other expenses	Staff salaries	Transportation and travel	Net income
Budget	7,150	3,490	1,515	1,080	650	1,065
Actual	7,757	4,218	1,606	1,143	739	975

The Authority had a capital budget of $2.475 million for 2003. The largest capital investment was intended to be for the construction or purchase of a new pilot boat. This acquisition has been delayed, as the Authority is investigating alternatives for the provision of a new vessel. The remaining capital expenditure budget, and the actual expenditures, are indicated in the following table.

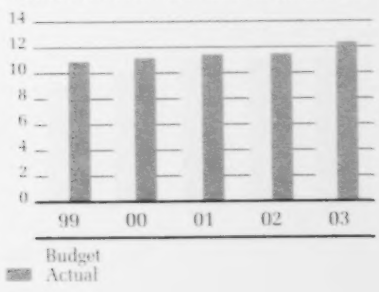
BUDGETED AND ACTUAL CAPITAL EXPENDITURES 2003, *in thousands of dollars*

	Budget	Actual
Leasehold improvements	25	20
Other equipment	200	51
Acquisition of wharves	50	93
Pilot boat refit and equipment	200	202

Port of Halifax, Nova Scotia. The Port of Halifax is an ice-free harbour with a world-class reputation, located just off the Great Circle route. The harbour handles diverse types and sizes of ships, including oil tankers, off-shore supply vessels, fishing vessels, auto carriers, container vessels, bulk commodity vessels, and floating oil rigs. Halifax is also a popular port of call for cruise ships. As a major Canadian naval port, Halifax frequently hosts foreign warships from around the world. Captain John Bell, following in his father's footsteps, provides his pilot skills to safely move ships in the harbour.

The Authority had 12,510 pilotage assignments during the year, which represented a 6% increase over the budgeted number. This was also a 6% increase over the number of assignments in 2002.

BUDGETED AND ACTUAL PILOTAGE ASSIGNMENTS 1999-2003, *in thousands*



As in 2002, Placentia Bay produced the highest revenues of any port in 2003. Halifax remained the second largest revenue producer, and was the port with the most pilotage assignments.

PERCENTAGE OF COMPULSORY PILOTAGE REVENUE BY PORT 2003

Placentia Bay	30.5%
Halifax	26.0%
Saint John	13.2%
Canso	11.6%
Other	18.7%
St. John's	*5.8%*
Sydney	*2.7%*
Humber Arm	*2.2%*
Other Compulsory	*8.0%*

Most of the Authority's tariff charges for pilotage services are composed of two components. There is a basic (or fixed) charge for the port that is levied for each ship, and there is a unit (or variable) charge that is based on a calculation of the size of the vessel. This calculation uses certain ship dimensions and the resulting product is known as the number of pilotage units in a vessel. The average ship size, expressed in terms of the pilotage units, may vary greatly from port to port.

During 2003, the Authority implemented tariff increases within six of the sixteen compulsory pilotage areas. The tariff increases ranged from 3% in a major port, to as much as 8% in the smaller ports. This was the first of a two stage increase, with the second stage taking effect in 2004. The remaining 10 compulsory ports have not incurred tariff increases in several years. The Authority strives to provide an efficient, professional pilotage service at the lowest cost for the customer, while avoiding cross subsidization among ports.

Pilotage Areas & Pilots

Pilotage Areas

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and maneuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for maneuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concern and the preservation of the ecosystem.

Areas of Operation

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

COMPULSORY PILOTAGE AREAS

New Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Newfoundland & Labrador	Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nova Scotia	Bras d'Or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney
Prince Edward Island	Charlottetown, Confederation Bridge

NON-COMPULSORY PILOTAGE AREAS

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage service on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

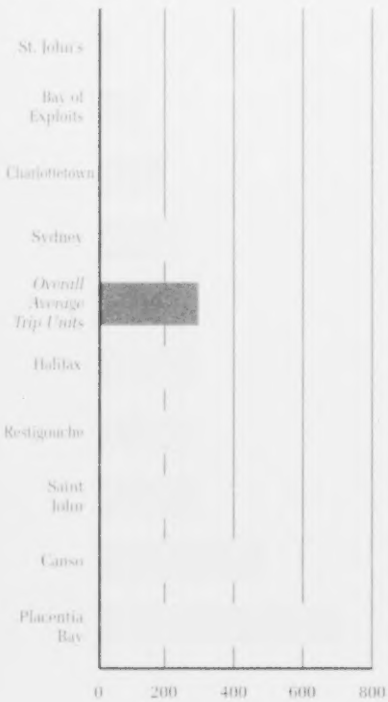
New Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Newfoundland & Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nova Scotia	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Prince Edward Island	Georgetown, Souris, Summerside
Quebec	Chandler

Pilots

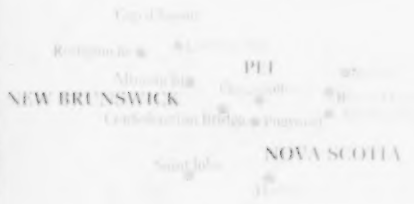
The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

The graph below indicates the variation within selected ports, and the overall average size of vessels in 2003 for the Authority as a whole.

AVERAGE SIZE OF SHIPS EXPRESSED IN PILOTAGE UNITS 2003



Pilotage Areas & Pilots



Pilotage Areas

There are 16 compulsory pilotage areas and many more compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and manoeuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for manoeuvering; nature of cargo carried on board, (e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials); environmental concern and the preservation of the ecosystem.

Areas of Operation

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

COMPULSORY PILOTAGE AREAS

New Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Newfoundland & Labrador	Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nova Scotia	Bras d'Or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney
Prince Edward Island	Charlottetown, Confederation Bridge

NON-COMPULSORY PILOTAGE AREAS

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage service on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

New Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Newfoundland & Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nova Scotia	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Prince Edward Island	Georgetown, Souris, Summerside
Quebec	Chandler

Pilots

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

The graph below indicates the variation within selected ports, and the overall average size of vessels in 2002 for the Authority as a whole.

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

In August 1998, the Minister of Transport asked the Canadian Transportation Agency (CTA) to conduct a forward-looking examination of the marine pilotage system in Canada. The impetus for this review stemmed from section 53 of the *Pilotage Act* which required the Minister to review certain specific issues within the current pilotage regime which had been deferred in the National Marine Policy of 1995.

The CTA received written submissions, convened two national meetings and held regional consultations with interested parties. All sectors of the marine industry were represented at these sessions. The Agency provided its final report to the Minister on September 1, 1999.

The Canadian Transportation Agency Review contains twenty-one recommendations, all with which Transport Canada concurs in principle. Details on the Agency recommendations and the Departmental response thereto can be found in the Report to Parliament.

Operational Review & Consultations

The Authority maintains open communication with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, local port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port related pilotage issues. Within these various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objective of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring, are examples of the items discussed.

Within the framework of the Authority a pilotage resource advisory committee has been established, and has proved an excellent source for effective understanding and communication.

Risk-based Methodology

The pilotage risk-based methodology, developed and endorsed by Transport Canada is being used to assess vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage. This assessment is expected to be concluded by the spring of 2004.

The Authority continues to monitor all compulsory areas to determine any change in factors and circumstances. In the event of such change, the Authority, in consultation with interested parties, will re-examine the situation, using the aforementioned risk-based methodology.

Complaint Resolution

The development of a non-compliance form by the Authority has proven to be effective as a structured method for handling complaints. The mechanism ensures that timely feedback is provided to the complainant of the outcome, and details any action that has been taken.

Status of Other Ministerial Recommendations

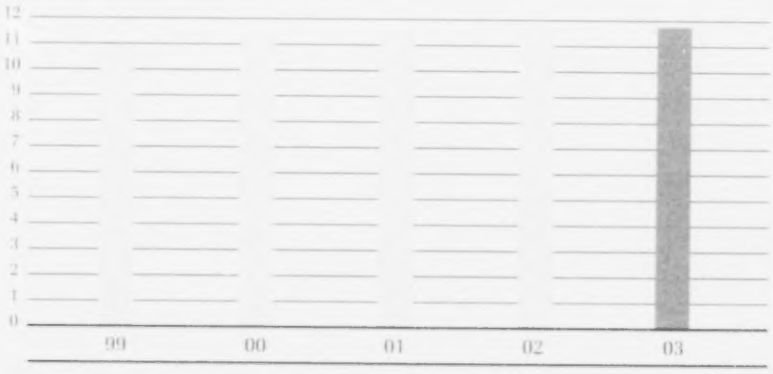
RECOMMENDATION	STATUS
The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates	*Because of the distances between pilotage areas no general pool of qualified candidates exists from which the Authority can draw. Pilot candidates that are hired must meet specific criteria for the applicable pilotage area.*
The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.	*An assessment of the currency of pilots' certification and training has been developed.*
A system should be developed by all interested parties for the early release of practical information with respect to safety incidents.	*Our reporting of shipping incidents in this report has been enhanced to provide a detailed understanding of the types of minor incidents. Further consultation with industry and pilot representatives is required to fulfill this recommendation.*

Pilotage Areas

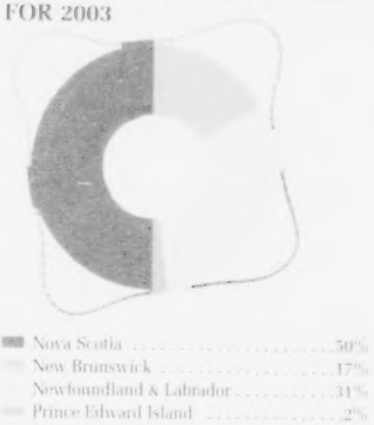
All Canadian waters in and around the Provinces of New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 2001, 2002 and 2003 pilotage assignments.

	2003	2002	2001
Compulsory Areas			
New Brunswick			
Saint John	**1,798**	1,789	1,843
Miramichi	**9**	7	26
Restigouche	**101**	108	118
Newfoundland and Labrador			
St. John's	**1,649**	1,329	1,411
Holyrood	**94**	114	126
Placentia Bay	**1,382**	1,169	627
Humber Arm	**304**	312	324
Stephenville	**177**	115	129
Bay of Exploits	**145**	167	221
Nova Scotia			
Halifax	**4,409**	4,421	4,546
Strait of Canso	**1,051**	906	928
Sydney	**308**	274	247
Bras d'Or	**111**	93	104
Pugwash	**75**	84	104
Prince Edward Island			
Charlottetown	**145**	126	161
Confederation Bridge	**90**	74	89
Non-Compulsory Areas	**662**	718	747
Total	**12,510**	11,806	11,751

TOTAL ASSIGMENTS PER YEAR, *in thousands*



PERCENTAGE OF PILOTAGE ASSIGNMENTS BY PROVINCE FOR 2003



Shipping Incidents

Shipping incidents that were reported during 2003 are outlined below:

Type of Incident	2003	2002
Contact with Port Equipment	**1**	2
Contact with Wharf	**2**	5
Collision with Ship	**2**	0
Collision with Buoy	**0**	1
Contact with Bank	**1**	1
Grounding	**1**	0
Other*	**1**	0
Year end total	**8**	9

**Note: The "other" category includes reports by APA pilots of situations that may potentially cause damage to, or pollution of, the surrounding environment. In most cases, when these reports are filed, there has been no collision or contact made by the vessel with any other vessel or property.*

The Authority endeavours to provide a safe and efficient pilotage service in the Atlantic Region.

In 2003, the number of occurrences decreased slightly from 2002, and most incidents were of a minor nature.

The total number of occurrences indicates 99.94% of the 12,510 pilotage assignments were incident free.

Comparative Review of Financial and Statistical Data

	2003	2002	2001
Financial Data (000's)			
Total Revenue	**$ 16,438**	$ 14,241	$ 12,338
Operating Expenses			
Salaries, Fees and Benefits	**9,784**	9,132	8,216
Pilot Boats	**3,532**	2,761	2,552
Other	**2,147**	2,096	1,763
Total Operating Expenses	**15,463**	13,989	12,531
Net Profit (Loss)	**$ 975**	$ 252	$ (193)
Revenue-Compulsory Areas			
Nova Scotia	**$ 6,346**	$ 5,603	$ 5,699
	40%	40%	47%
New Brunswick	**2,230**	2,044	2,102
	14%	15%	18%
Newfoundland and Labrador	**6,274**	5,132	3,084
	39%	37%	26%
Prince Edward Island	**263**	214	234
	2%	2%	2%
Revenue-Non-Compulsory Areas	**835**	843	879
	5%	6%	7%
Total Pilotage Revenue	**$ 15,948**	$ 13,836	$ 11,998
Statistical			
Pilotage Units*	**3,613,573**	3,266,144	3,077,880
Pilotage Assignments	**12,510**	11,806	11,751
Average Number of Units per Assignment	**289**	277	262
Incidents**	**8**	9	16
% of Incident Free Assignments	**99.94%**	99.92%	99.86%
Number of Personnel* **			
Employee Pilots	43	43	41
Contract Pilots	13	14	14
Pilot Boat	13	13	13
Officers and Administrative	8	8	8
Dispatch	6	6	6

* *Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of a ship.*
** *Compilation of all maritime incident reports with or without damage.*
*** *Full time (or equivalent) personnel on strength as at December 31 of each year.*

Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles consistently applied, using management's best estimates and judgements, where appropriate. Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

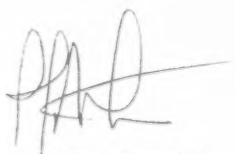
Management is also responsible for developing and maintaining a system of internal control which is designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide timely, accurate financial reports.

The Authority's management is responsible for conducting its affairs in compliance with the *Pilotage Act* and regulations, the *Financial Administration Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

The Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Authority exercises its responsibilities through its Audit Committee. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the transactions and financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards, and expresses her opinion on the financial statements. She has full and free access to the Audit Committee of the Authority, and her report follows.

R.A. McGuinness
Chief Executive Officer



P. L. MacArthur, CMA
Chief Financial Officer

Halifax, Nova Scotia
February 24, 2004

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Auditor's Report

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 2003 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free from material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

Shahid Minto

Shahid Minto, CA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 24, 2004

Balance Sheet

As at December 31, 2003

in thousands of dollars	2003	2002
Assets		
Current		
Cash and short-term deposits (Note 3)	$ 744	$ 309
Accounts receivable, net (Note 3)	2,096	1,864
Prepaid expenses	34	47
	2,874	2,220
Long Term		
Investments (Note 3)	721	620
Segregated investments (Note 3)	887	887
Capital assets, net (Note 4)	2,846	2,789
	$ 7,328	$ 6,516
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 3)	$ 863	$ 1,189
Accrued employee severance benefits (Note 5)	192	96
	1,055	1,285
Long Term		
Accrued employee severance benefits (Note 5)	675	608
	1,730	1,893
Equity of Canada		
Contributed capital	2,305	2,305
Retained earnings	3,293	2,318
	5,598	4,623
	$ 7,328	$ 6,516

Commitments and contingencies (Note 8)

See accompanying notes to financial statements.

Approved by the Authority:

Chair

Member

Statement of Operations and Retained Earnings

For the year ended December 31, 2003

in thousands of dollars	**2003**	2002
Revenues		
Pilotage charges	**$ 15,948**	$ 13,836
Other Income	**490**	405
	16,438	14,241
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	**7,757**	7,218
Pilot boats, operating costs	**4,218**	3,401
Staff salaries and benefits	**1,143**	1,075
Transportation and travel	**739**	709
Professional and special services	**531**	398
Amortization	**309**	354
Training	**239**	249
Utilities, materials and supplies	**235**	244
Rentals	**173**	171
Communications	**119**	170
	15,463	13,989
Net income for the year	**975**	252
Retained earnings, beginning of the year	**2,318**	2,066
Retained earnings, end of the year	**$ 3,293**	$ 2,318

See accompanying notes to financial statements.

Statement of Cash Flows

For the year ended December 31, 2003

in thousands of dollars	2003	2002
Operating Activities		
Cash receipts from customers	$ 15,799	$ 13,686
Cash paid to employees and suppliers	(15,358)	(13,302)
Other income received	479	346
Employee severance payments	(18)	(110)
Cash flows from operating activities	902	620
Investing Activities		
Purchase of investments and segregated investments	(563)	(527)
Proceeds from sale of investments and segregated investments	462	375
Additions to capital assets	(366)	(413)
Cash flows used in investing activities	(467)	(565)
Increase in cash and short-term deposits	435	55
Cash and short-term deposits, beginning of year	309	254
Cash and short-term deposits, end of year	$ 744	$ 309

See accompanying notes to financial statements.

Notes to the Financial Statements

December 31, 2003

(in thousands of dollars)

1. Objectives and Activities

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Act* provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable, and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Under the *Pilotage Act*, no payment to the Authority may be made under an appropriation by Parliament to discharge an obligation or liability.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

2. Significant Accounting Policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles:

(a) Cash and short-term deposits

Cash and short-term deposits consist of cash on hand and investments in money market instruments. Cash and short-term deposits are recorded at cost.

(b) Investments and segregated investments

Investments are recorded at cost. Write down of investments to market value is recorded for other than a temporary decline in their underlying value.

(c) Employee future benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of the future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. Changes to these estimates are charged or credited to the Statement of Operations in the period they are reassessed.

(d) Contributed capital

Contributed capital consists of the estimated historical cost of capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net capital assets financed from parliamentary appropriations.

(e) Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Pilot boats	10 to 25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years

(f) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period (see note 6). Contributions with respect to past-service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

(g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Financial Instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is only permitted to invest in Government of Canada Treasury Bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The Authority's investments are not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2003		2002	
	Carrying Value	Yield (%)	Carrying Value	Yield (%)
Cash	$ 492		$ 41	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Treasury bills	252	2.15	249	1.25
Provincial coupons	—	—	19	5.82
Total cash and short-term deposits	$ 744		$ 309	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada bonds	$ 364	3.33-4.95	$ 181	4.49-4.96
Provincial bonds	712	3.28-5.17	922	4.21-5.83
	1,076		1,103	
Maturing beyond 3 years:				
Government of Canada bonds	378	3.90-6.62	180	4.25-4.71
Provincial bonds	154	4.72-5.02	224	4.72-5.02
	532		404	
Total investments and segregated investments	$ 1,608		$ 1,507	

Segregated investments represent one fund established for capital asset replacement and the funding of employee severance benefits. The level in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year. There were no additions to or withdrawals from segregated investments in 2003.

The carrying value of investments approximates their fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying value of these financial instruments approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

4. Capital Assets

	2003			2002		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 1	$ —	$ 1	$ 1	$ —	$ 1
Pilot boats	5,055	2,534	2,521	4,853	2,334	2,519
Furniture & equipment	1,358	1,034	324	1,194	925	269
	$ 6,414	$ 3,568	$ 2,846	$ 6,048	$ 3,259	$ 2,789

5. Employee Severance Benefits

The Authority provides unfunded severance benefits to its employees. Information about the plan is as follows:

	2003	2002
Accrued employee severance benefits, beginning of year	$ 704	$ 699
Expense for the year	181	115
Benefits paid during the year	(18)	(110)
Accrued employee severance benefits, end of year	$ 867	$ 704
Short-term portion	$ 192	$ 96
Long-term portion	675	608
	$ 867	$ 704

6. Pension Plan

The Authority is required to contribute to the Public Service Superannuation Plan on a ratio of 2.14 to 1 of employee contributions to a defined salary threshold. On the portion of salaries above the defined threshold, the Authority is required to contribute on a ratio of 15 to 1 of employee contributions.

Contributions to the Public Service Superannuation Plan consisted of:

	2003	2002
Contributions by the Authority	$ 722	$ 777
Contributions by employees	$ 262	$ 306

7. Related Party Transactions

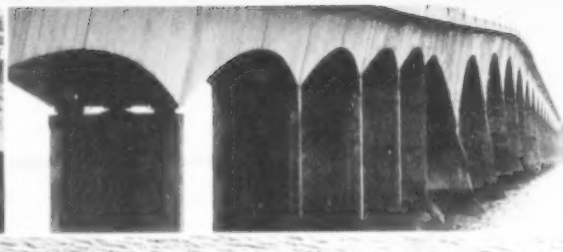
The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

8. Commitments and Contingencies

(a) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

2004	$ 828
2005	105
2006	91
2007	14
2008	—
	$ 1,038

(b) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the financial statements in this regard.



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Rapport annuel 2003

Canada

Table des matières

Lettre de la Présidente et du Directeur général 1
Conseil d'administration et Équipe de gestion 2
Mandat, mission et vision 3
Revue de l'année 2003 4
Zones de pilotage et pilotes 7
Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 8
Affectations de pilotage 9
Examen comparatif 10
Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière 11
Rapport du vérificateur 12
États financiers 13

Régie de la société

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Les politiques régissant l'administration de l'APA, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique a établi un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'APA et à cette dernière de remplir son mandat.

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein. Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme à la régie des sociétés.

La composition actuelle du Conseil – soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public –, assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil d'une Administration est responsable de ses décisions devant le Ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada ; les noms sont ensuite présentés au Ministre des Transports pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres à une bonne régie des sociétés.

Siège social de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada

tél. 902.426.2550
téléc. 902.426.4004
www.atlantic.pilotage.com

Lettre de la Présidente et du Directeur général

L'honorable Tony Valeri, C.P., Député
Ministre des Transports
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour 2003.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique continue de remplir son mandat qui est d'assurer un service de pilotage maritime sûr et efficace, tout en maintenant son autonomie financière. Un des principaux objectifs de l'Administration est de maintenir une bonne communication avec ses clients et de veiller à répondre à leurs besoins en matière de pilotage.

La prestation du service de pilotage serait impossible sans l'utilisation de bateaux-pilotes dans les divers points de service situés un peu partout dans les provinces de l'Atlantique. Sauf à Halifax (N.-É.), à Saint John (N.-B.) et dans la baie de Plaisance (T.-N.-L.), les services essentiels de pilotage maritime sont assurés par des entrepreneurs privés embauchés à contrat. Nous sommes en train d'examiner la prestation du service au moyen d'un bateau-pilote privé dans la baie de Plaisance pour en déterminer la viabilité sur le plan financier et sur celui des opérations.

L'Administration continue d'utiliser la Méthodologie fondée sur l'analyse du risque (MFAR) pour revoir les modifications réglementaires proposées. L'Administration a reçu le rapport MFAR sur la jauge des navires assujettis au pilotage obligatoire et les modifications au règlement sont en cours. Un deuxième rapport MFAR, portant sur l'une de nos zones de pilotage obligatoire, est en cours de révision.

Au cours de 2003, les pilotes de l'Administration ont vu de manière efficace et sûre à 12 510 affectations de pilotage. La coordination et la répartition des pilotes se sont faites de manière efficace et efficiente par le truchement du service centralisé de répartition de l'Administration situé à Halifax.

Outre le fait de veiller à l'orientation stratégique de l'Administration, ses administrateurs continuent à participer activement à l'instauration de bonnes pratiques de régie de la société et au maintien d'un programme actif de gestion et de contrôle des finances.

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue d'offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le directeur général,

Anthony McGuinness

La présidente,

Anne Soucie

Le Conseil d'administration

MADAME ANNE SOUCIE
Présidente
Edmundston (N.-B.)

MONSIEUR YVON DUFOUR
Représentant de l'industrie
du transport maritime
Dartmouth (N.-É.)

LE CAPITAINE TOR BORDEVIK
Représentant de l'industrie
du transport maritime
Saint John (N.-B.)

LE CAPITAINE DON DUFFY
Représentant des pilotes
Public Landing (N.-B.)

MONSIEUR GERARD FITZPATRICK, CA
Représentant du secteur public
Charlottetown (Î.-P.-É.)

MADAME DONNA PARDY
Représentante du secteur public
Gambo (T.-N.-L.)

LE CAPITAINE ALAN STOCKDALE
Représentant des pilotes
Halifax (N.-É.)

La Direction

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

P. L. MacArthur, CMA
Directeur des finances

Le capitaine P. T. Gates
Directeur des opérations

L'Équipe de gestion (de gauche à droite)

P. L. MacArthur, CMA
Directeur des finances

Nancy Gordon
Directrice administrative

Le capitaine P. T. Gates
Directeur des opérations

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

La baie de Plaisance, Terre-Neuve-et-Labrador. La baie de Plaisance est le principal port pour l'industrie pétrolière de Terre-Neuve. On y retrouve deux grandes installations : le terminal de la Newfoundland Transshipment Limited (NTL) à Whiffen Head et la raffinerie North Atlantic (RNA) à Come by Chance. Le terminal de la NTL sert au transbordement et à l'entreposage de pétrole brut pour les champs pétroliers en mer Hibernia et Terra Nova. La RNA fabrique des produits pétroliers de première qualité qui sont exportés dans plusieurs pays du monde, de même que dans l'est de l'Amérique du Nord. Le capitaine Pat Careen est l'un des pilotes de la région; il affronte les conditions sans cesse différentes de la baie de Plaisance et voit à ce que les navires arrivent et repartent du secteur en toute sécurité.

Mandat, mission et énoncé de vision

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

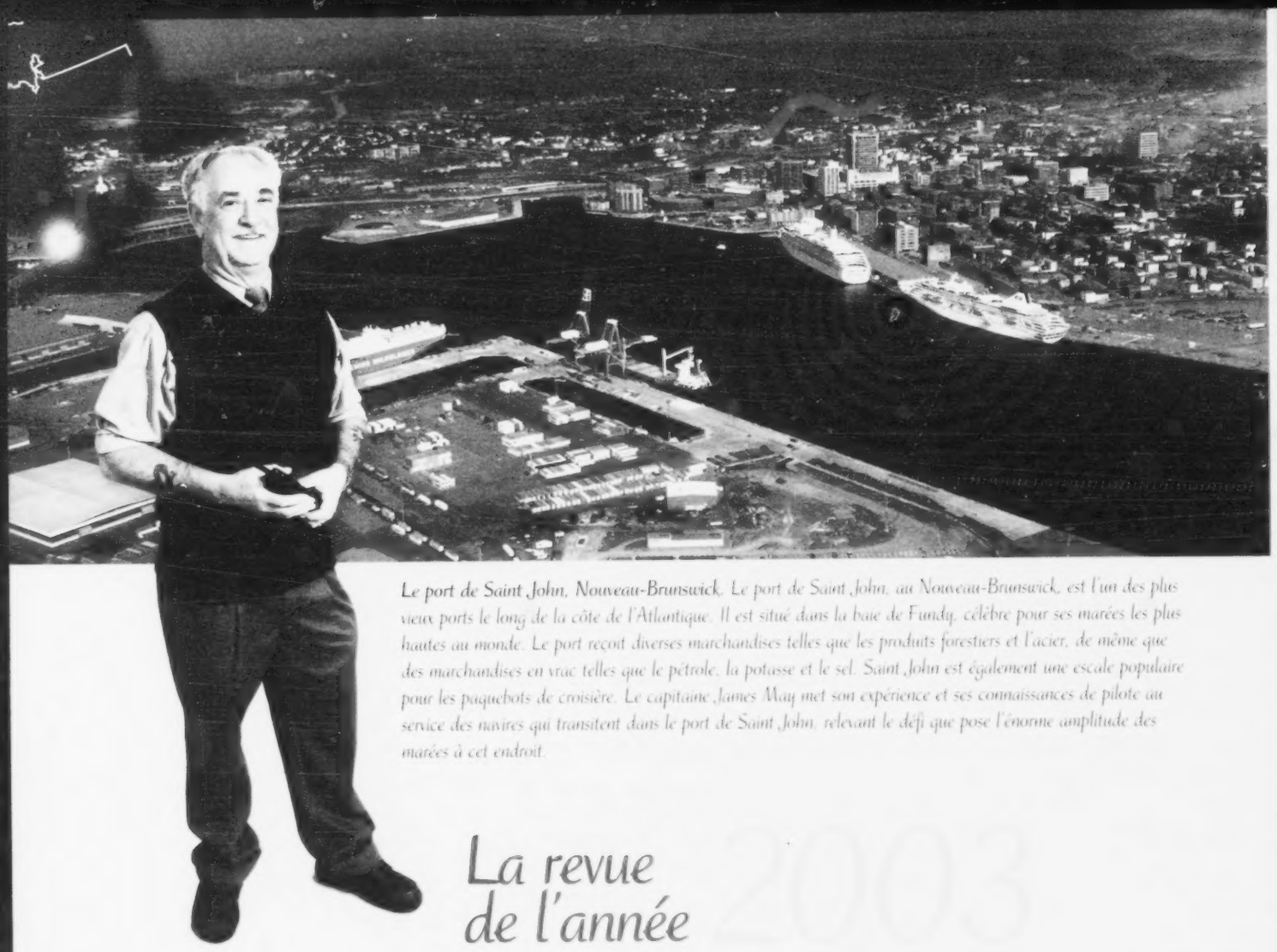
Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Énoncé de vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.



Le port de Saint John, Nouveau-Brunswick. Le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, est l'un des plus vieux ports le long de la côte de l'Atlantique. Il est situé dans la baie de Fundy, célèbre pour ses marées les plus hautes au monde. Le port reçoit diverses marchandises telles que les produits forestiers et l'acier, de même que des marchandises en vrac telles que le pétrole, la potasse et le sel. Saint John est également une escale populaire pour les paquebots de croisière. Le capitaine James May met son expérience et ses connaissances de pilote au service des navires qui transitent dans le port de Saint John, relevant le défi que pose l'énorme amplitude des marées à cet endroit.

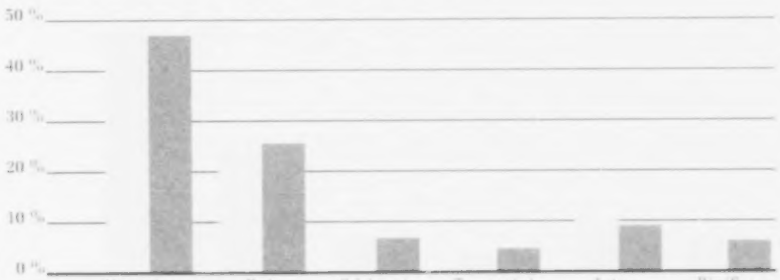
La revue de l'année 2003

Tour d'horizon

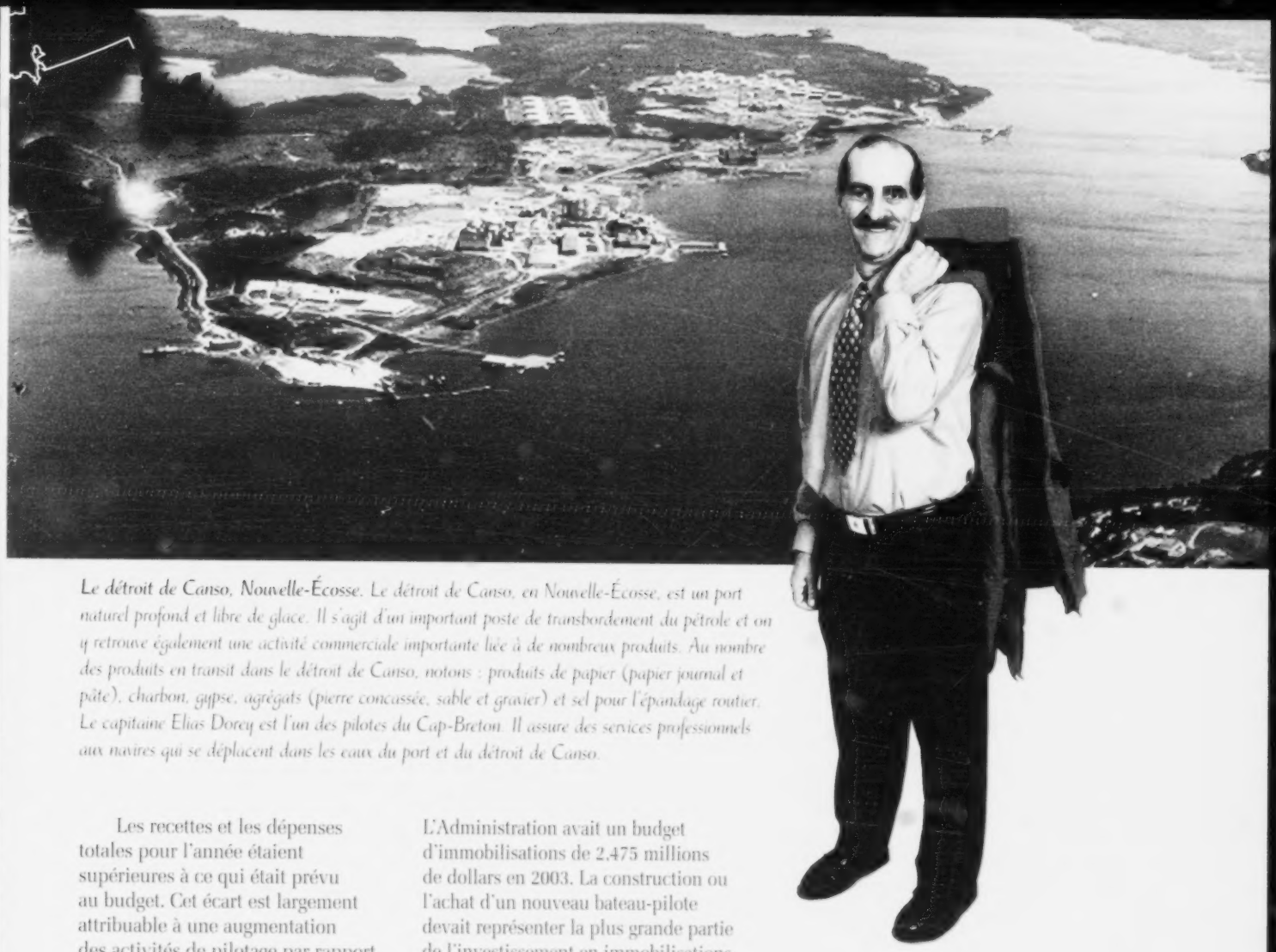
Le bénéfice net de l'Administration représentait 5,9 % de l'ensemble des recettes pour 2003. Ce montant est inférieur au taux de rendement de 7,1 % des recettes totales prévu au budget, mais supérieur au taux de rendement de 1,8 % obtenu en 2002.

Les budgets sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration et reposent sur des prévisions du trafic maritime pour l'année. Bon nombre des dépenses varieront, par rapport aux prévisions, en fonction de l'augmentation ou de la diminution du trafic réel des navires. Le tableau ci-contre présente la répartition des dépenses réelles par rapport au budget de 2003.

COMPARAISON ENTRE LES DÉPENSES RÉELLES ET CELLES PRÉVUES AU BUDGET, SOUS FORME DE POURCENTAGE DES RECETTES EN 2003



	Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Salaires et avantages sociaux du personnel	Transport et déplacements	Autres dépenses	Bénéfice net
Budget	47,8 %	23,4 %	7,2 %	4,4 %	10,1 %	7,1 %
Chiffres réels	47,2 %	25,7 %	6,9 %	4,5 %	9,8 %	5,9 %

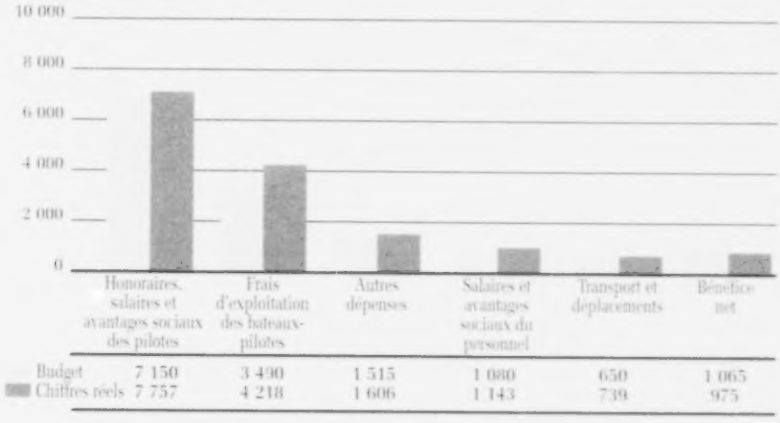


Le détroit de Canso, Nouvelle-Écosse. Le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse, est un port naturel profond et libre de glace. Il s'agit d'un important poste de transbordement du pétrole et on y retrouve également une activité commerciale importante liée à de nombreux produits. Au nombre des produits en transit dans le détroit de Canso, notons : produits de papier (papier journal et pâte), charbon, gypse, agrégats (pierre concassée, sable et gravier) et sel pour l'épandage routier. Le capitaine Elias Doucet est l'un des pilotes du Cap-Breton. Il assure des services professionnels aux navires qui se déplacent dans les eaux du port et du détroit de Canso.

Les recettes et les dépenses totales pour l'année étaient supérieures à ce qui était prévu au budget. Cet écart est largement attribuable à une augmentation des activités de pilotage par rapport aux prévisions.

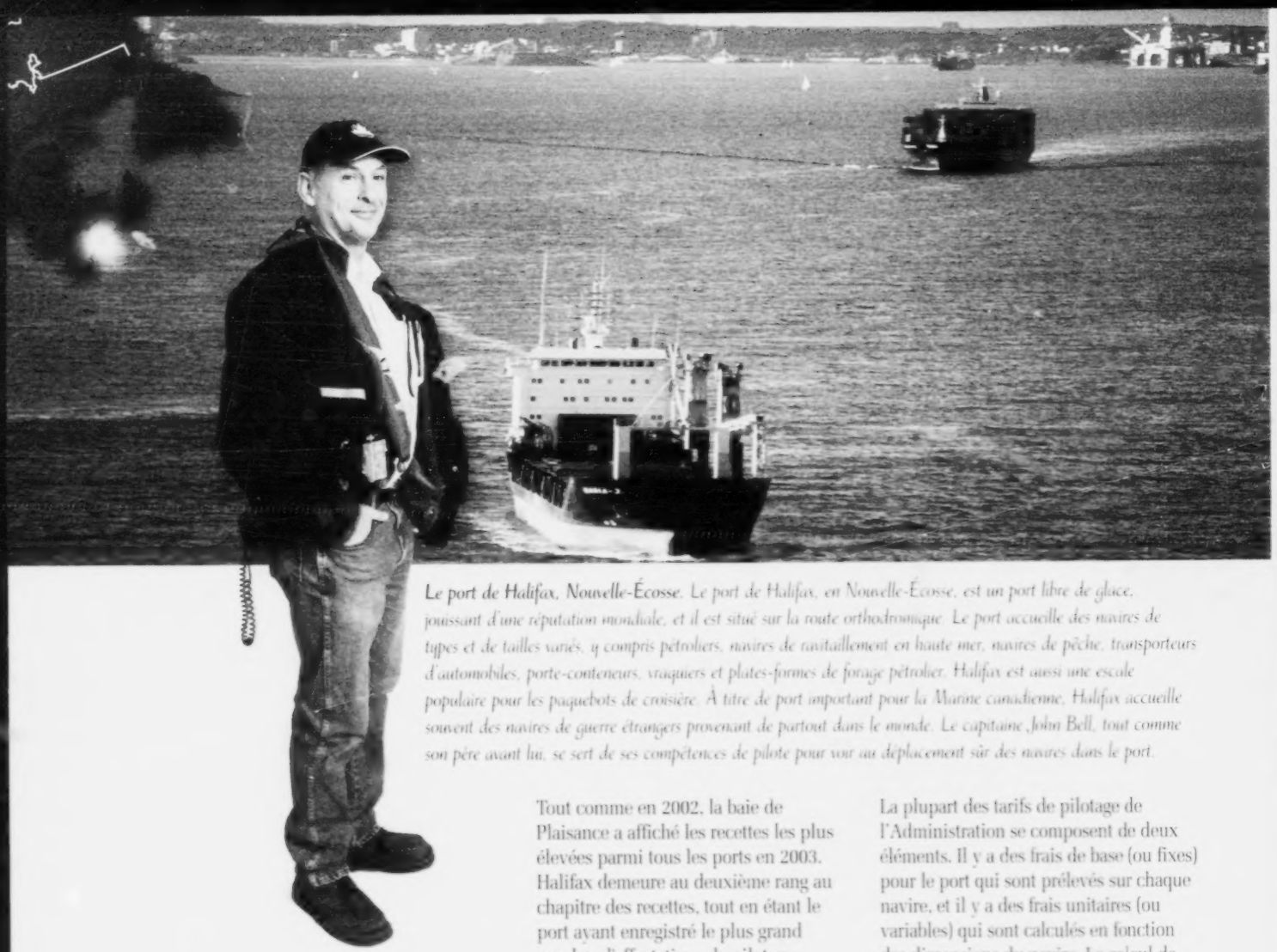
L'Administration avait un budget d'immobilisations de 2,475 millions de dollars en 2003. La construction ou l'achat d'un nouveau bateau-pilote devait représenter la plus grande partie de l'investissement en immobilisations. Cette acquisition a été retardée et l'Administration est en train d'étudier d'autres possibilités pour la fourniture d'un nouveau bateau. Le solde du budget d'immobilisations et les dépenses réelles figurent dans le tableau ci-dessous.

COMPARAISON DES DÉPENSES ET DES RECETTES RÉELLES PAR RAPPORT AU BUDGET DE 2003, *en milliers de dollars*



DÉPENSES RÉELLES EN IMMOBILISATIONS PAR RAPPORT AU BUDGET DE 2003, *en milliers de dollars*

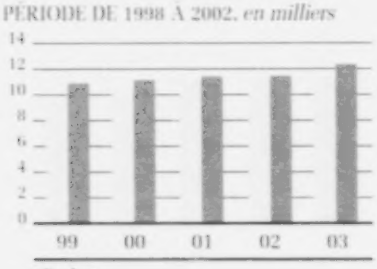
	Budget	Chiffres réels
Améliorations locatives	25	20
Autre équipement	200	51
Acquisition de quais	50	93
Réparations et équipement nécessaires aux bateaux-pilotes	200	202



Le port de Halifax, Nouvelle-Écosse. Le port de Halifax, en Nouvelle-Écosse, est un port libre de glace, jouissant d'une réputation mondiale, et il est situé sur la route orthodromique. Le port accueille des navires de types et de tailles variés, y compris pétroliers, navires de ravitaillement en haute mer, navires de pêche, transporteurs d'automobiles, porte-conteneurs, vraquiers et plates-formes de forage pétrolier. Halifax est aussi une escale populaire pour les paquebots de croisière. À titre de port important pour la Marine canadienne, Halifax accueille souvent des navires de guerre étrangers provenant de partout dans le monde. Le capitaine John Bell, tout comme son père avant lui, se sert de ses compétences de pilote pour voir au déplacement sûr des navires dans le port.

L'Administration a enregistré 12 510 affectations de pilotage durant l'année, ce qui représente une augmentation de 6 % par rapport au budget, de même qu'une augmentation de 6 % par rapport au nombre d'affectations enregistrées en 2002.

NOMBRE RÉEL D'AFFECTATIONS DE PILOTAGE PAR RAPPORT AU BUDGET
PÉRIODE DE 1998 À 2002, *en milliers*



Tout comme en 2002, la baie de Plaisance a affiché les recettes les plus élevées parmi tous les ports en 2003. Halifax demeure au deuxième rang au chapitre des recettes, tout en étant le port ayant enregistré le plus grand nombre d'affectations de pilotage.

POURCENTAGE DES RECETTES SELON LES ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE EN 2003

Baie de Plaisance	30,5 %
Halifax	26,0 %
Saint John	13,2 %
Canso	11,6 %
Autres	18,7 %
St. John's	5,8 %
Sydney	2,7 %
Humber Arm	2,2 %
Autres zones de pilotage obligatoire	8,0 %

La plupart des tarifs de pilotage de l'Administration se composent de deux éléments. Il y a des frais de base (ou fixes) pour le port qui sont prélevés sur chaque navire, et il y a des frais unitaires (ou variables) qui sont calculés en fonction des dimensions du navire. Le calcul de ces frais fait appel à certaines données liées aux dimensions du navire et le résultat est le nombre d'unités de pilotage que représente un navire. Les dimensions moyennes d'un navire, exprimées en unités de pilotage, peuvent varier beaucoup d'un port à un autre.

En 2003, l'Administration a appliqué des augmentations tarifaires dans six des seize zones de pilotage obligatoire. Les augmentations tarifaires allaient de 3 % dans un grand port jusqu'à 8 % dans des ports plus petits. Il s'agissait de la première tranche d'une augmentation en deux tranches, la deuxième tranche entrant en vigueur en 2004. Les 10 autres ports assujettis au pilotage obligatoire n'ont pas connu d'augmentations tarifaires depuis plusieurs années. L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage professionnel et

Zones de pilotage et pilotes

Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

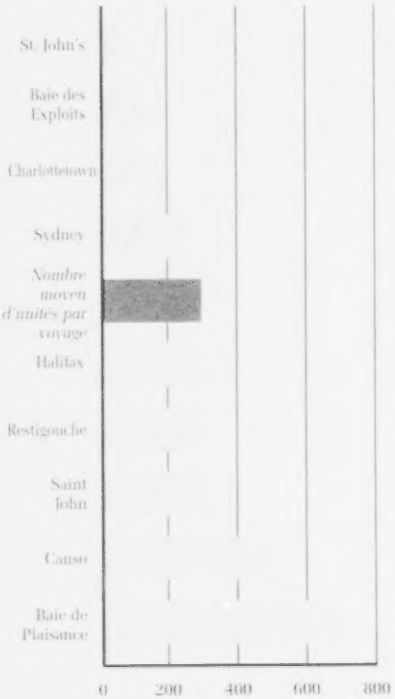
Région de pilotage visée

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

efficace au prix le moins élevé possible pour les clients, tout en évitant l'interfinancement des ports.

Le graphique ci-dessous représente les variations qui existent entre certains ports choisis et les dimensions moyennes des navires en 2003 pour l'Administration dans son ensemble.

DIMENSIONS MOYENNES DES NAVIRES EXPRIMÉES EN UNITÉS DE PILOTAGE POUR 2003



ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Pont de la Confédération

ZONES DE PILOTAGE NON OBLIGATOIRE

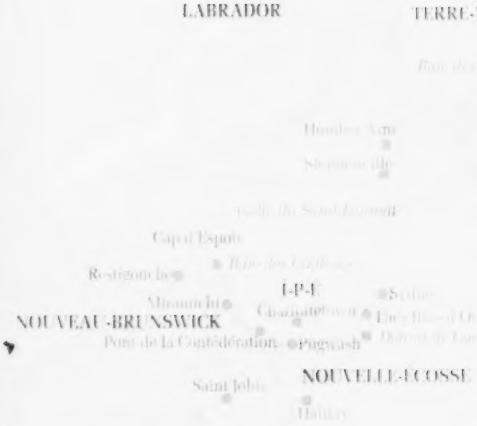
L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Terre-Neuve-et-Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nouvelle-Écosse	Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater
Île-du-Prince-Édouard	Georgetown, Souris, Summerside
Québec	Chandler

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Zones de pilotage et pilotes



Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celles-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du trafic transporté (par ex., pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

Région de pilotage visée

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration :

> Toutes les eaux canadiennes situées dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Hamilton Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Point de la Confédération

ZONES DE PILOTAGE NON OBLIGATOIRE

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick	Bathurst, Caraquet, Belledune
Terre-Neuve-et-Labrador	Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond
Nouvelle-Écosse	Pictou, Shoal Harbour, Liverpool, Shediac, Bridgewater
Île-du-Prince-Édouard	Georgetown, Souris, Summerside
Québec	Chandler

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les aspects des manœuvres des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, amène les manœuvres et rouge efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

efficace au prix le moins élevé possible pour les clients, tout en évitant l'interfinancement des ports.

Le graphique ci-dessous représente les variations qui existent entre certains ports choisis et les dimensions moyennes des navires en 2003 pour l'Administration dans son ensemble.

DIMENSIONS MOYENNES DES NAVIRES AYANT REÇU DES SERVICES DE PILOTAGE POUR 2003

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

En août 1998, le ministre des Transports a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) de réaliser un examen prospectif du système de pilotage maritime au Canada. L'impulsion derrière cet examen provient de l'article 53 de la Loi sur le pilotage qui prévoit que le Ministre doit effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, dont l'examen avait été différé dans la politique maritime nationale de 1995.

L'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les secteurs de l'industrie du transport maritime étaient représentés lors de ces sessions. L'Office a soumis son rapport final au Ministre le 1er septembre 1999.

L'examen de l'Office des transports du Canada comporte 21 recommandations auxquelles le ministère des Transports du Canada a donné son accord de principe. Vous trouverez des précisions sur les recommandations de l'Office des transports du Canada de même que les réponses ministérielles dans le Rapport au Parlement.

Examen des opérations et consultations

L'Administration de pilotage maintient des lignes de communication ouvertes avec tous les intervenants de ses zones de juridiction au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires locaux ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein de ces divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente source en fait de compréhension et de communications.

Méthodologie fondée sur le risque

La méthode de pilotage fondée sur l'analyse du risque, conçue et approuvée par Transports Canada, est utilisée pour évaluer les limites de grosseur des bateaux et les types de bateaux astreints au pilotage obligatoire. On s'attend à ce que cette évaluation soit terminée au printemps 2004.

L'Administration continue de surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire afin de déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexaminera la situation au moyen de la méthodologie fondée sur le risque mentionnée précédemment.

Règlement des plaintes

L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui s'est avéré efficace comme méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme permet d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant et de lui communiquer les détails de toute mesure prise le cas échéant.

Le point sur les autres recommandations au Ministre

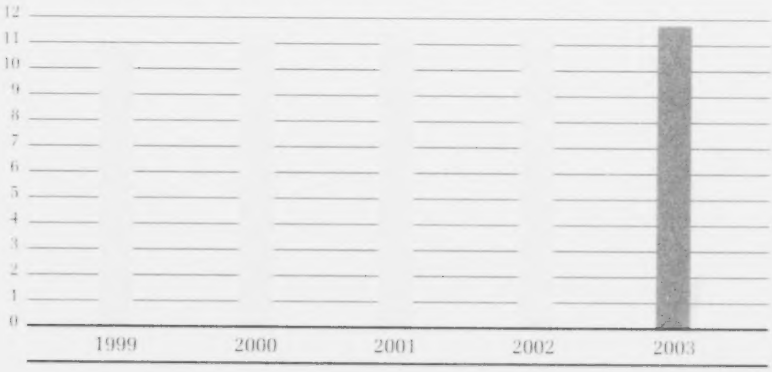
RECOMMANDATION	LE POINT SUR LA RECOMMANDATION
L'Administration doit commencer à faire rapport dans son Rapport annuel sur le bassin de candidats au brevet.	*Compte tenu des distances entre les zones de pilotage, il n'y a pas, de manière générale, de bassin de candidats à la disposition de l'Administration. Les candidats au brevet de pilotage sont embauchés uniquement s'ils répondent à des critères spécifiques en fonction de la zone de pilotage visée.*
L'Administration devra élaborer et appliquer un système juste et équitable pour évaluer les compétences d'un pilote et la qualité du service assuré. L'évaluation devra se faire régulièrement et au moins tous les cinq ans.	*Nous avons mis au point un système pour évaluer la validité de la certification et de la formation des pilotes.*
Toutes les parties visées devraient élaborer un système afin de diffuser rapidement des renseignements pratiques liés à des incidents de sécurité maritime.	*Dans le présent rapport, notre façon de rendre compte des incidents de navigation a été améliorée afin de permettre au lecteur de mieux comprendre les divers types d'incidents mineurs. Pour satisfaire à cette recommandation, il faudra obtenir d'autres conseils auprès des représentants de l'industrie et des pilotes.*

Zones de pilotage et affectations correspondantes

Affectations de pilotage en 2001, 2002 et 2003 dans toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec.

	2003	2002	2001
Zones de pilotage obligatoire			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**1 798**	1 789	1 843
Miramichi	**9**	7	26
Restigouche	**101**	108	118
Terre-Neuve-et-Labrador			
St. John's	**1 649**	1 329	1 411
Holyrood	**94**	114	126
Baie de Plaisance	**1 382**	1 169	627
Humber Arm	**304**	312	324
Stephenville	**177**	115	129
Baie des Exploits	**145**	167	221
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**4 409**	4 421	4 546
Détroit de Canso	**1 051**	906	928
Sydney	**308**	274	247
Bras d'Or	**111**	93	104
Pugwash	**75**	84	104
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**145**	126	161
Pont de la Confédération	**90**	74	89
Zones de pilotage non obligatoire	**662**	718	747
Total	**12 510**	11 806	11 751

NOMBRE TOTAL D'AFFECTATIONS PAR ANNÉE, *en milliers*



POURCENTAGE DES AFFECTATIONS DE PILOTAGE PAR PROVINCE EN 2003

Nouvelle-Écosse ..... 50 %
Nouveau-Brunswick ..... 17 %
Terre-Neuve-et-Labrador ..... 31 %
Île-du-Prince-Édouard ..... 2 %

Incidents de transport maritime

Voici les incidents de transport maritime qui ont été rapportés en 2003.

Type d'incident	**2003**	2002
Contact avec de l'équipement portuaire	**1**	2
Contact avec un quai	**2**	5
Collision avec un navire	**2**	0
Collision avec une bouée	**0**	1
Contact avec la berge	**1**	1
Échouement	**1**	0
Autres*	**1**	0
Total pour l'année	**8**	9

**Note : La catégorie « Autres » comprend les rapports des pilotes de l'Administration sur des situations qui pourraient causer des dommages au milieu environnant ou le polluer. Dans la plupart des cas, lorsque ces rapports sont déposés, il n'y a pas eu de collision ou de contact entre le navire et un autre navire ou un bien.*

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique.

En 2003, le nombre d'incidents a légèrement diminué par rapport à 2002; la plupart des incidents étaient mineurs.

Le nombre total d'incidents indique que 99,94 % des 12 510 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Examen comparatif
Renseignements financiers et statistiques

	2003	2002	2001
Renseignements financiers (en milliers)			
Total des revenus	**16 438 $**	14 241 $	12 338 $
Dépenses			
Traitements, honoraires et prestations	**9 784**	9 132	8 216
Bateaux-pilotes	**3 532**	2 761	2 552
Autres dépenses	**2 147**	2 096	1 763
Total des dépenses	**15 463**	13 989	12 531
Bénéfice net (perte nette)	**975 $**	252 $	(193) $
Revenus de pilotage – Zones de pilotage obligatoire			
Nouvelle-Écosse	**6 346 $**	5 603 $	5 699 $
	40 %	40 %	47 %
Nouveau-Brunswick	**2 230**	2 044	2 102
	14 %	15 %	18 %
Terre-Neuve-et-Labrador	**6 274**	5 132	3 084
	39 %	37 %	26 %
Île-du-Prince-Édouard	**263**	214	234
	2 %	2 %	2 %
Revenus de pilotage – Zones de pilotage non obligatoire	**835**	843	879
	5 %	6 %	7 %
Total des revenus de pilotage	**15 948 $**	13 836 $	11 998 $
Statistiques			
Unités de pilotage*	**3 613 573**	3 266 144	3 077 880
Affectations de pilotage	**12 510**	11 806	11 751
Nombre moyen d'unités par affectation	**289**	277	262
Incidents**	**8**	9	16
% des affectations sans incidents	**99,94 %**	99,92 %	99,86 %
Ressources humaines*			
Pilotes employés	43	43	41
Pilotes d'entreprise	13	14	14
Équipage des bateaux-pilotes	13	13	13
Directeurs et administration	8	8	8
Répartiteurs	6	6	6

* *Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le tirant d'eau en profondeur du bateau.*

** *Compilation de tous les rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages.*

*** *Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent des rapports financiers justes et en temps opportun.

La direction de l'Administration a la responsabilité de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

L'Administration a la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. L'Administration exerce ses responsabilités par l'entremise de son Comité de vérification. Le Comité se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le président-directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P.L. MacArthur, CMA

Halifax (Nouvelle-Écosse)
le 24 février 2004

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Rapport du vérificateur

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2003 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financier donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financier ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur le gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Shahid Minto

Shahid Minto, CA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 24 février 2004

Bilan

au 31 décembre 2003

(en milliers de dollars)	2003	2002
Actif		
À court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	**744 $**	309 $
Débiteurs, au net (note 3)	**2 096**	1 864
Frais payés d'avance	**34**	47
	2 874	2 220
À long terme		
Placements (Note 3)	**721**	620
Placements réservés (note 3)	**887**	887
Immobilisations, au net (note 4)	**2 846**	2 789
	7 328 $	6 516 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 3)	**863 $**	1 189 $
Prestations de cessation d'emploi constituées (note 5)	**192**	96
	1 055	1 285
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi constituées (note 5)	**675**	608
	1 730	1 893
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**2 305**	2 305
Bénéfices non répartis	**3 293**	2 318
	5 598	4 623
	7 328 $	6 516 $

Engagements et éventualités (note 8)

Voir les notes aux états financiers.

Approuvé par l'Administration :

La présidence,

Un membre,

État des résultats et des bénéfices non répartis

de l'exercice terminé le 31 décembre 2003

(en milliers de dollars)	**2003**	2002
Produits		
Droits de pilotage	**15 948 $**	13 836 $
Autres produits	**490**	405
	16 438	14 241
Charges		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**7 757**	7 218
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 218**	3 401
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 143**	1 075
Transport et déplacements	**739**	709
Services professionnels et spéciaux	**531**	398
Amortissement	**309**	354
Formation	**239**	249
Services publics, fournitures et approvisionnements	**235**	244
Locations	**173**	171
Communications	**119**	170
	15 463	13 989
Bénéfice net de l'exercice	**975**	252
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**2 318**	2 066
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**3 293 $**	2 318 $

Voir les notes aux états financiers.

État des flux de trésorerie

de l'exercice terminé le 31 décembre 2003

(en milliers de dollars)	**2003**	2002
Activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	**15 799 $**	13 686 $
Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel	**(15 358)**	(13 302)
Produits divers	**479**	346
Versements d'indemnités de cessation d'emploi	**(18)**	(110)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**902**	620
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	**(563)**	(527)
Produit de la vente de placements et de placements réservés	**462**	375
Dépenses en immobilisations	**(366)**	(413)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(467)**	(565)
Augmentation de l'encaisse et des dépôts à court terme	**435**	55
Encaisse et dépôts à court terme au début de l'exercice	**309**	254
Encaisse et dépôts à court terme à la fin de l'exercice	**744 $**	309 $

Voir les notes aux états financiers.

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2003

(en milliers de dollars)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse, avec ses produits d'autres sources, s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucun versement en vertu d'un crédit du Parlement pour pouvoir s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

(a) Encaisse et dépôts à court terme

L'encaisse et les dépôts à court terme comprennent les fonds en caisse et les placements dans des instruments du marché monétaire. Ils sont comptabilisés au coût.

(b) Placements et placements réservés

Les placements sont comptabilisés au coût. La réduction de la valeur des placements à la valeur marchande est comptabilisée dans les cas où la valeur sous-jacente subit une baisse autre que temporaire.

(c) Avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des avantages précis lors de la cessation d'emploi comme le prévoient les conditions d'emploi, grâce à un régime de prestations de cessation d'emploi. L'Administration constate le coût des prestations futures de cessation d'emploi dans les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces prestations à mesure que celles-ci sont constituées. Les modifications de ces estimations sont imputées ou créditées à l'état des résultats dans l'exercice où elles sont apportées.

(d) Capital d'apport

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations nettes financées grâce aux crédits parlementaires.

(e) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

(f) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations au titre des services rendus de l'exercice sont passées en charges dans l'exercice en cours (voir la note 6). Les cotisations au titre des services passés sont passées en charges au moment où elles sont versées. D'après la loi actuelle, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

(g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les actifs et les passifs déclarés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. Les placements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	2003		2002	
	Valeur comptable	**Rendement (%)**	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse	**492 $**		41 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	**252**	**2.15**	249	1.25
Coupons provinciaux	**—**	**—**	19	5.82
Total de l'encaisse et des dépôts à court terme	**744 $**		309 $	
Arrivant à échéance d'ici trois ans :				
Obligations du gouvernement du Canada	**364 $**	**3.33-4.95**	181 $	4.49-4.96
Obligations provinciales	**712**	**3.28-5.17**	922	4.21-5.83
	1 076		1 103	
Arrivant à échéance dans plus de trois ans:				
Obligations du gouvernement du Canada	**378**	**3.90-6.62**	180	4.25-4.71
Obligations provinciales	**154**	**4.72-5.02**	224	4.72-5.02
	532		404	
Total des placements et des placements réservés	**1 608 $**		1 507 $	

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. En 2003, il n'y a eu aucun ajout ou retrait touchant les placements réservés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

4. Immobilisations

	2003			2002		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Net**	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	**1 $**	**— $**	**1 $**	1 $	— $	1 $
Bateaux-pilotes	**5 055**	**2 534**	**2 521**	4 853	2 334	2 519
Mobilier et matériel	**1 358**	**1 034**	**324**	1 194	925	269
	6 414 $	**3 568 $**	**2 846 $**	6 048 $	3 259 $	2 789 $

5. Indemnités de départ

L'Administration verse à ses employés des indemnités de départ non provisionnées. Les opérations influent sur le solde de l'obligation au titre des indemnités de départ se détaillent comme suit :

	2003	2002
Prestations de cessation d'emploi constituées au début de l'exercice	**704 $**	699 $
Charge de l'exercice	**181**	115
Indemnités versées au cours de l'exercice	**(18)**	(110)
Prestations de cessation d'emploi constituées à la fin de l'exercice	**867 $**	704 $
Portion à court terme	**192 $**	96 $
Portion à long terme	**675**	608
	867 $	704 $

6. Régime de retraite

L'Administration est tenue de cotiser au Régime de pensions de retraite de la fonction publique selon un ratio de 2,14-1 des cotisations des employés jusqu'à un seuil de salaire établi. L'Administration est tenue de cotiser suivant un ratio de 15-1 des cotisations des employés pour la proportion des salaires qui dépasse le seuil établi.

Les cotisations au Régime de pensions de retraite de la fonction publique comprennent :

	2003	2002
Cotisations de l'Administration	**722 $**	777 $
Cotisations des employés	**262 $**	306 $

7. Opérations entre apparentés

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée à ce dernier. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

8. Engagements et éventualités

(a) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

2004	828 $
2005	105
2006	91
2007	14
2008	—
	1 038 $

(b) Dans le cadre de ses opérations, l'Administration est défenderesse ou est mise en cause dans des cas de poursuites ou de réclamations non réglés. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Les états financiers ne contiennent pas de provision à cette fin.